

DE BELGISCHE STAATSPAKKETBOTEN GEDURENDE WERELDOORLOG II.

Billiaert Jean

Vertaald uit het boek "The war of the landing craft" Paul Lund and Harry Ludham.

I. De eerste dagen na het uitbreken van de oorlog.

Enekele dagen na de Duitse inval op 10 mei 1940, verlieten onze pakkethoten de haven van Oostende met bestemming Engeland. De "Prince Philippe", de "Prince Leopold" en de "Prinses Josephine-Charlotte" vertrokken op 16 mei naar Folkestone. 's Anderendaags vertrokken de "Prinses Astrid", de "Princesse Marie-José" en de "London-Istanbul". Op 18 mei kwamen de "Prince Baudouin", de "Prins Albert" en de "Prince Charles" aan de beurt.

Hun eerste taak na de aankomst in Engeland was het helpen bij de evacuatie van de geallieerde troepen uit de Franse havens Cherbourg, Brest en St. Malo, vooraleer er de sluizen opblazen werden. Een van de officieren boord was Victor Billiet. In Cherbourg werd de "Princesse Astrid" beschadigd, doch in juni 1940 was ze reeds terug hersteld, en nam daarna opnieuw deel aan de evacuatie van de Britse kanaal-eilanden.

De "Prinses Marie-José" deed tijdens de oorlogsjaren dienst als opleidingsschip vóór de strijd tegen de duikboten. De "Londen-Istanbul" werd achtereenvolgens herdoopt tot de "Algoman" en de "HMS Ambitious". Eerst werd ze verbonden aan de mijnenvegers flottille te Scapa-Flow en werd dan naderhand ingezet voor het operatiegebied dat tot IJsland strekte. Uiteindelijk werd ze het vlaggeschip voor het ontmijningswerk die de landing in Normandië voorafging. In het jaar 1941 kwam de "Prince Philippe" in de Ierse zee tot zinken na een aanvaring met een koopvaardijship.

In het jaar 1941 lagen de "Prince Charles", "Prince Leopold", "Princesse Astrid" en de "Prinses Josephine-Charlotte" gemeerd in Inverage, een belangrijke Schotse haven voor de nieuwe eenheid van infanterie landingsschepen. De vier schepen namen er deel aan de landingsoefeningen in de Clyde. Deze eenheden stonden er onder het bevel van admiraal "Sir Roger Keyes". De oefeningen vonden er plaats in de Brodie Bay op het eiland Arran.

Een zestal schepen hadden Inverage verlaten met aan boord troepen-afdelingen met hun uitrusting. In de namiddag op deze bewuste dag werd tenzuiden van IJsland, de "NHMS Hood" door de "Bismarck" gekelderd. Admiraal Keyes bevond zich op dit

.../...

ogenblik in een hotel nabij Brodick, terwijl de "Prince Leopold" voor anker lag in de nabij gelegen Lamlash Bay. Aan boord van het schip bezat men er een volle set codes en ontcijferboeken, waardoor men alle geheime berichten welke uitgezonden werden, vanaf de plaats van de ramp, kon ontcijferen. De ganse nacht was er dan ook een verbindingsman die de berichten overbracht van het schip naar het hotel waar de admiraal gelogeed was. De volgende dag werd dan de admiraal naar Largs gebracht, waarna dan de "Leopold" terug naar Invery stoomde.

II. Operatie "Chopper".

De eerste kanaal-raid van de "Prince Leopold" werd als proef gepland. De drie andere schepen van de vloot waren nog niet paraat om uit te varen, twee onder hen konden zelfs nog niet eens hun turbines op gang brengen. Het voordeel van de paraatheid van de "Leopold" lag aan de ongeloofelijke bekwaamheden van de 1e en 2e officier werktuigkundigen van dit schip. Beiden waren, voor het uitbreken van de oorlog, ex-Cunardlijn werktuigkundigen geweest, en van wie er wel eens gezegd werd "geef hen een stuk koord en een ijzerdraad en zij zullen bekwaam zijn om er mede een machine te laten draaien."

Het met troepen vol geladen schip vaarde zuidwaarts rond Falmouth tot Portsmouth. Op 27 september 1941 verliet het schip Portsmouth voor de operatie "Chopper". Aan boord bevonden er zich troepen van de Nr. 1 Commando, deze moesten vier landingsboten (ALS) bemannen, welke aan de beide zijden van de "Prince Leopold" hingen in daarvoor speciaal geplaatste davids. Twee van deze boten dienden te landen bij Courseulles en de twee andere moesten hun opdracht vervullen op St. Vaast, twee kleine kustplaatsen gelegen in de Seine-baai in Noord-Frankrijk. De "Prince Leopold" werd begeleid door vier kanoneerboden, die het schip dienden te beschermen tegen de mogelijke Duitse E-boot aanvallen. De nacht was kalm en stil en de kust werd er tot op ongeveer twaalf mijl benaderd zonder enig vernoemenswaardig voorval. De landingsboten werden te water gelaten en verdwenen daarna in de stilte van de nacht. Het schip moest nu blijven wachten op de terugkeer van de landingsboten tot 4.30 a.m. Na een uur werden er vanaf de kust lichtflitsen waargenomen, wat er op leek dat er daar een vuurgevecht plaatsgreep. Van het begin af was er reeds twijfel gerezen hoe dan ook zo een rendez-vous kon slagen. Voor dat het daglicht aanbrak werd dan eindelijk het wachten opgeheven en werd er volle kracht noordwaarts opgestoomd. Om 09.00 a.m. werd er geankerd bij Ryde. Later werd er ontdekt dat het schip, bij de berekening, twee mijl uit zijn positie gedreven was, tijdens het wachten op de terugkeer van de landingsboten.

.../...

Een uur nadat het schip voor anker lag kwam de eerste landingsboot opdoemen, met aan boord twee dode Commando's en verscheidene gewonden. Bij hun landing waren ze op een vijandelijke wachtpost gestoten en na een verwoed gevecht moesten de commando's zich noodgedwongen terugtrekken. Dit was dan ook het vuurgevecht geweest welke men vanaf de "Leopold" had waargenomen. Kort na de aankomst van de eerste landingsboot kwam nu ook de tweede opdagen, tijdens haar terugreis was deze beschoten geweest door een vijandelijk vliegtuig, doch zonder doden of gekwetsten. In de namiddag kwam ook de derde opdoemen met zijn manschappen aan boord, welke een kostelijke les bekomen hadden. Zij waren onopgemerkt kunnen landen en marcheerden dan in twee rijen langsheen de beide kanten van een weg, juist tegenover elkaar. Bij een bocht van de weg kwamen ze plots tegenover een Duitse patroullie per fiets te staan. Vliegensvlug stoven de Commando's langs beide zijden van de weg de gracht in. Zij openden het vuur juist op het ogenblik dat de Duitsers zich midden hen beiden bevonden, de ganse patroullie werd gedood. Doch ook onder de commando's vielen er gewonden, welke door hun eigen mannen vanaf de tegenovergestelde kant van de weg getroffen werden. Daarna werd er ook aan herinnerd dat er moesten krijgsgevangenen gemaakt worden en nu bleek het dat er geen enkele meer in leven was. Nadat ze enige vernietigingswerken hadden uitgevoerd, namen ze dan maar een dode Duitser mede naar hun landingsboot. De vierde landingsboot had kompas moeilijkheden gehad, doch uiteindelijk was ze toch bij Shoreham geland met verscheidene doden en gekwetsten aan boord.

De hoofdles van deze raid was dat het wachten bij de vijandelijke kust om de landingsboten terug op te pikken veel te riskant en te gevaarlijk was. Er zou dan ook niet meer gepoogd worden zonder enige doeltreffende steun de schepen te laten hun boten op te wachten.

III. Operatie "Sunstar".

Voor de aanvang van de volgende raid kreeg de "Prince Leopold" het bezoek van Schout-bij-nacht Lord Louis Mounthatten, welke kortelings het opper commando op zich had genomen van de verenigde operaties. De "Sunstar" werd zoals de vorige operatie "één enkel schip"-zaak, en het doelwit was nu Dives in Noord Frankrijk. Dank zij de ondervinding bij de vorige operatie werden er nu wel dieptepeilingen genomen om nu toch de juiste ligging van het schip te kunnen bepalen. Het werkte nu wel honderd procent juist, doch de medewerking van de Duitsers zat er ook wel voor een gedeelte tussen. Namelijk bij het naderen van het landingspunt op zes mijlen van de kust hadden de Duitsers van op de wal de navigatie-lichten van de bakens ontstoken.

.../...

Dit om alzo de begeleiding van een hunner kustkonvooien te vergemakkelijken, daardoor kon men vanaf de "Leopold" peilingen nemen op de lichtbakens en alzo hun juiste ligging bepalen. Het Duitse konvooi werd echter niet door de bemanningsleden van het schip opgemerkt.

De vier landingsboten, bemand met troepenafdelingen van de Nr. 9 commando's werden vlug te water gelaten, waarna de "Leopold" terug naar Spithead vaarde. Daar begon dan het wachten op de terugkeer van de landingsboten. Later op de dag kwamen er twee terug met nog slechts vijf commando's meer aan boord. Bij de ontscheeping waren er hevige gevechten ontstaan waarbij de overige commando's sneuvelden of gevangen genomen werden.

De volgende dag kwam er nieuws over de twee andere landingsboten. Beiden waren veilig terug op de Engelse kust geland met aan boord hun volledige bemanning. Een van hen was er bij de Franse kust om middernacht bij ebbe op een mooi vlak strand geland, zoals er verondersteld werd, bij Dives. Als de troepen aan land gebracht waren voer de landingsboot terug zeewaarts, om dan nadien, na twee uur wachten terug de troepen op te pikken. Alles verliep er opperbest, de nacht was rustig en stil, de manschappen trokken een uur lang landwaarts in, om daar, na een uur, naar hun inscheepings plaats terug te keren. Geen enkel schot werd er gelost, noch op hun heen of terugweg, hier en daar werden er wel enkele mijnen onschadelijk gemaakt doch verder gebeurde er niets. Bij deze landing heeft men dan ook de bittere ervaring opgedaan, dat een strand ook niet altijd is waarop het wel lijkt. Men was hier namelijk op een zandbank terechtgekomen in plaats van op het strand bij Dives. Deze raid werd dan ook vanuit legerstandpunt als een volledige mislukking aanschouwd.

IV Operatie "Archery".

Gedurende de eerste week van december 1941 had de bemanning van de "Prince Leopold" terug hooggeplaatste gasten op bezoek. Ditmaal was het in Portsmouth dat het schip vanaf de kade geschouwd werd door koning George VI en koninging Elisabeth. Het was dan ook voor Lord-Mountbatten zeer duidelijk dat hij er de volledige controle over de gezamenlijke operaties bezat. Waardoor hij dan de beslissing nam voor de onderneming van een voorname raid, namelijk de operatie "Archery", een aanval op het havenstadje Vaagso in Noorwegen.

De aanval werd gepland op Kerstdag 1941, doch een zware storm met windkracht 10 zorgde ervoor dat de raid 24 uren werd uitgesteld.

.../...

Van uit Sullom-Voe op de Shetlands eilanden vertrokken de "Prince Leopold" en de "Prince Charles" met troepen afdelingen aan boord van de Nr. 3 commando's. Beide schepen werden begeleid door de kruiser "Kenya" en vier destroyers. De ganse nacht woedde de storm in alle hevigheid door, doch bij het naderen van de Noorse kust werd het kalmer en leken van uit de verte, de met sneeuw bedekte fjörden wel karmelijn-rose. Een Engelse duikboot lag in de monding van de fjörd om er de laatste bewegingen van de aldaar liggende schepen waar te nemen, om deze dan door te seinen aan de naderende landingsschepen. De RAF had er ook een groot gedeelte van het werk reeds afgemaakt, met het grootste gedeelte van de Duitse bommenwerpers aan de grond te houden. Ook werden er rookgordijnen aangelegd en werden er de hindernissen, die dienden voorbij gevaren te worden door de aanvalsvloot, gebombardeerd.

Tijdens de landing van de commando's zelf, was de verrassing bij de Duitsers volledig. Zij stonden juist opgesteld in rijen om dan in mars op te stappen naar een voor hen aangeboden kerstmaaltijd. Zij waren slechts met hun geweren bewapend, wat voor de zwaar bewapende commando's maar een peulschilletje was om ze te overmeesteren. Na het kortstondig gevecht hadden ze nog tijd genoeg om hun doden, gewonden, Duitse krijgsgevangenen en de Noorse vluchtelingen in te schepen. Om daarna nog de Duitse stellingen te vernielen en nog enkele fjörden binnen te varen. Gedurende de operatie overvlogen er een Blemheim en drie Lessersluts de schepen om er foto's te nemen terwijl intussen de "Leopold" gebombardeerd werd door een Heinkel, geen enkele bom trof echter zijn doel.

De Duitsers hadden op Vaagso een garnisoen van 180 man, de helft ervan werden gedood en de overigen werden krijgsgevangenen genomen. De fabrieken, vijandelijke sthiet posities en het radiostation werden vernietigd. De terugweg verliep op een uitzondering na, welke de "Prince Charles" enige bombardementen te verduren kreeg zonder dat er enige schade aangericht werd, uitstekend.

Op Invergordon werden een gedeelte van de troepen, de krijgsgevangenen en de Noorse verzetstrijders ontscheept. Het gedeelte van de troepen welke nog aan boord bleef waren Noorse commando's. Deze moesten naar de Clyde overgebracht worden, hun gemoedstemming was alles behalve goed, dit als gevolg van het bericht dat binnengekomen was, wat er na de raid op Vaagso had afgespeeld in het stadje. Na de terugtrekking van de commando's hadden de Duitsers alle mannelijke burgers opgepakt en ze terechtgesteld. Het stadje zelf werd met de grond gelijk gemaakt. Voor de Noorse commando's had deze raid geen enkele zin gehad, zij weigerden dan ook, nog aan soortgelijke aanvallen op Noors grondgebied deel te nemen. Zolang het geen invasie zou wezen om de vijand voorgoed van hun grondgebied te verdrijven, kon men op hen niet meer rekenen.

.../...

Geen enkele raid heeft er dan op Noorwegen nog plaats gegrepen na deze van Vaagso.

V. De Raid op Bruneval.

Tot op het einde van de maand februari 1942 werden de landingsoefeningen voortgezet. Terwijl de "Prince Leopold" in Portsmouth gemeerd lag als "Stand-by"schip voor een geplande para-raid op het radarstation van Bruneval op de Noord-franse kust nabij Le Havre. Doch in laatste instantie had men haar diensten niet meer van doen en werd de "Prins Albert" met deze taak belast.

Begin 1942 beschikte R.V. Jones, een deskundige en hoofd van de inlichtingsdienst betreffende radar en televerbindingen, over voldoende bewijzen dat Duitsland een zeer nauwkeurige radar op punt gesteld had. Dit toestel bezat weliswaar slechts een beperkte draagwijdte, doch was zo precies dat het in staat was om een echo van een geïsoleerd vliegtuig op zijn scherm op te vangen. Een dergelijk radarstation was op Bruneval gevestigd en R.V. Jones hield er immers aan om de ingewanden van deze vooruitstrevende radar zelf in handen te krijgen.

De nacht van de aanval kwam en de para's werden boven Bruneval gedropt, terwijl de "Prins Albert" met zijn landingsboten een troepenafdeling voor de kust ontscheepte. Waarna het schip terug naar Portsmouth koers zette. De para's welke op het terrein van het radarstation gedropt werden, ontmantelden de "Wurzburg" radar, die ze dan, na het vernietigen van het ganse radarstation, met zich mede namen. De operatie werd een volledig succes tot de grote opluchting van enkele bemanningsleden aan boord van de "Prins Albert" waarop zich ook R.V. Jones zich bevond. Namelijk, hadden bedoelde mannen voor de raid orders ontvangen, indien er iets moest fout zijn gegaan, dan moesten zij de wetenschapsmensen doden, liever dan hem te laten gevangen nemen door de vijand. Bij deze operatie werden er verder ook nog twee krijgsgevangenen gemaakt.

VI. Operatie "Jubilee".

Na de Bruneval operatie zette de "Prince Leopold" via de Doverstreet koers naar Londen, voor een acht weken lange ligbeurt. Tijdens het begin van de zomer 1942 vaarde ze naar Coives om er aan een aantal oefeningen deel te nemen in voorbereiding van de grote operaties welke de codenamen Ykon 1 - Ykon 2 en Buttercup verkregen hadden. Het schip had troepenafdelingen aan boord van de "Canadian Essex Scotsh" "Royal Ulster Rifles" en de "Highland Light Infantry of Canada" welke dan ook voor het merendeel uit franstalige Canadezen bestonden.

.../...

Het hoofddoel van deze oefeningen was de voorbereiding op de landing van deze troepen op een frontale aanval van de zeer oersterke Franse havenstad "Dieppe".

De infanterie landingsschepen waren reeds zoals begrijpelijk was, nu reeds vol-
doende goed gekend, door de vijandelijke vliegtuigen aan hun pakketboten sil-
houetten. Daarom werd er dan ook beslist om ze dusdanig te camoufleren en ze er
alzo te laten doorschijnen alsof ze op doodgewone koopvaardischepen leken, welke
in konvooi het kanaal doorkruisten. De "Prince Leopold" stevende naar Dartmouth
met een lading stellingen en zeildoek aan boord. Na het maken van verschillende
puzzels, berekeningen en blauwdrukken werd alles bijeen gepast en na een week
praktijk werd de mogelijkheid geschapen van bij het bevel "Go" alles op een paar
uur tijd recht te zetten. Het vrij ongetwijfeld effect van al deze moeilijk
hanteerbare spullen, was het uitzicht; dat de "Leopold" de vorm verkregen had van
een kusttanker, met een schouw achteraan inplaats van een pakketboot met twee
schouwen, mid-scheeps.

Op 3 juni 1942 verliet de "Prince Leopold" Netley voor de grote raid welke voor
de volgende dag gepland was, doch een storm stak op en de aanval werd afgelast.
Twee dagen later, terwijl de twee zusterschepen de "Princesse Astrid" en de
"Princesse Josephine-Charlotte" voor anker lagen bij Yarmouth op het eiland
Wight, werden beide schepen vanuit de lucht aangevallen door Duitse vliegtuigen.
De twee schepen waren bemand met troepen van de afgelaste operatie "Dieppe".
Het was een zonnige morgen wanneer er drie Duitse jachtbommenwerpers laag over
de Zeespiegel heen scheerden. Ze werden niet eens vanaf de wal opgemerkt ge-
weest, en ook niet eens door de RAF, zodat er dan ook geen enkel alarm gegeven
werd. Twee vliegtuigen namen elk een schip voor zich tot doelwit. Zij hadden
bommen aan boord welke van een uitstel ontsteking voorzien waren, dit had tot
doel om de laagvliegende toestellen zich in staat te stellen zover mogelijk van
de plaats van de ontploffing te verwijderen, om alzo zelf niet getroffen te
worden.

De bom welke voor de "Josephine-Charlotte" bestemd was vloog over het schip heen
en ontplofte zonder enige schade aan te richten in zee. Doch de bom die voor de
"Princesse Astrid" bedoeld was, kwam precies op zijn doel terecht. Zij trof het
schip vlak op een spant aan het bovendek juist tussenin twee slapende soldaten.
De sterkte van de scheepswand en de dekspant alsmede de te lage hoeksvlucht van
de bom, gaf aan deze zo een effect dat ze terug de lucht inschoot. Was dit niet
het geval geweest, dan was de bom rechtstreeks tot in de machinekamer doorge-
drongen. Doch in plaats daarvan ging ze terug dwars doorheen een hut waarin zich
een twaalfstal bemanningsleden bevonden, om dan vervolgens door een luchtkoker van
de machinekamer te vliegen.

.../...

Tenslotte doorboorde ze nog de beide zijden van een landingsboot die in zijn david's hing waarna ze dan op een veilige afstand in zee ontplofte. Deze fantastische vlucht van de bom kon men later waarnemen aan de verschillende gaten welke ze op haar vlucht had nagelaten. Er werd soms wel eens gepraat over de "Lucky Albert" maar hetzelfde kon wel eens verteld worden over de "Princesse Astrid".

De reden van het aflassen van de operatie "Rudder" kwam, zo dacht men tenminste, door het optreden van de geruchten onder de schepen, welke deelnamen aan de raid, onderling en van enkele zuiderlijke havens, alsdat de Duitsers er van op de hoogte gekomen waren over de komende aanval op Dieppe. Het bombarderen van de "Princesse Astrid" kon daar wel een corzaak van geweest zijn. Sommige van de troepenafdelingen hadden zelfs hun families telefonisch verwittigd en hadden hun verteld waar de landing zou plaatsgrijpen. Ook waren er lekken gekomen in de plannen van het zeemachtspersoneel en spionnen waren aan het werk getogen. Doch officieel was de raid uitgesteld geweest uit reden van het slechte weder, wat dan ook als wettige reden kon aanvaard worden. De Duitsers hadden zelfs beweerd dat ze nooit iets van de geplande aanval afgeweten hadden, velen van degenen die het overleefd hadden, hebben dit ongedwongen toegegeven.

Op 19 augustus 1942 was de nieuwe datum van de raid welke nu "Operatie Jubilee" genoemd werd, doch de bestemming bleef dezelfde : "Dieppe". Op de Franse kust waren acht ontschepingsplaatsen voorzien, welke verspreid lagen over een breedte van vijftien kilometers. Bij dageraad werden de landingsboten te water gelaten, aan boord van een ervan de L.C.T.159 bevond zich luitenant Victor Billiet, die er het bevel over voerde, bij de ontschepping op het strand sneuvelde hij.

Hoofdzakelijk was de Dieppe raid gepland geweest als een verkenningsoperatie om de sterkte van de vijandelijke verdediging te testen. De stad werd er twaalf uur lang omsingeld, terwijl de haven zelf ingenomen werd door Franse kanonboten. Deze sleepten er een vijftigtal Duitse landingsboten de haven uit. De landingsboten die daar gemeerd lagen waren bestemd om er een geplande invasie op Engeland door de Duitsers uit te voeren.

VII Operatie "Husky".

De voorbereiding van de landing op Sicilië nam wekenlang in beslag waarbij er gedurig nieuwe landingsboten vanuit het Verenigde Koninkrijk en Amerika, in de Noord-Afrikaanse havens aankwamen. Twee weken voordat de aanval op Sicilië begon, lag de "Prince Leopold" gemeerd in Gibraltar. Vier dagen later werden er 43 Amerikaanse marineofficieren en 238 Italiaanse deserteurs aan boord genomen welke naar Algiers dienden overgebracht te worden. In de haven van Algiers werden dan het 1ste en 4de bataljon U.S. Ranger ingescheept, die deel uitmaakte van de Amerikaanse Commando's.

Op 8 juli 1943 zag de Noord-Afrikaanse kust zwart van de schepen, die er in konvooi Oostwaarts uitstoomden, de operatie "Husky" was begonnen. De kop van deze enorme vloot had bijna Griekenland bereikt als de tijd aanbrak voor de aanval op Sicilië. Dit gaf de vijand de algemene indruk dat het doelwit Griekenland zou wezen, de staart van het konvooi draaide 180° graden bij, en werd omzeggens nu de kop van het konvooi. Zo was de invasie op Sicilië met een ongelooflijke verrassing voor de Duitsers begonnen.

De "Prince Leopold" ontscheepte zijn troepen op ongeveer twee mijlen van Gela, de landing greep om 10.15 a.m. bij een geringe tegenstand plaats. Achteraf deed het schip uitsluitend troepentransporten langsheen de Afrikaanse kusten tot aan Gibraltar. Soms maakte het schip deze reizen gans alleen en dan ook wel eens in konvooi. Meermaals viel het wel eens voor dat het schip, met troepen en hun uitrusting overladen werd, waardoor het top-zwaar werd. Dan kregen de manschappen het bevel, van te blijven op de plaatsen welke ze toegekregen hadden en zich dan niet meer verplaatsen mochten, dit als voorzorgsmaatregel, uit vrees dat het schip zou kapseizen.

Eens op Valetta ondervond de "Leopold" de bittere ervaring van de fameuse blokkade van Malta. Gedurende de nacht was de lucht gevuld met een gordijn van gloeiende granaatbrokstukken. Het helse gerucht en de talloze bliksemschichten van de doorheen kruisende granaten en lichtkogels waren te vergelijken met een duizendtal vuurwerk-raketten welke allen te samen in een tijd tegelijk zouden ontstoken geweest zijn. Overal in het rond vielen er een regen van gloeiende granaatbrokstukken neer en het rookgordijn die er door ontstond was nog het ergste wat men ooit had meegemaakt. Doch dankzij deze rookgordijn van geelachtige verstikkende rook welke het zicht van de Duitse vliegtuigen benam, werd het schip niet geraakt.

.../...

Bij een reis met aan boord de eenheden van de Nr. commando's, welke op Syracuse dienden ontscheept te worden lag de "Leopold" amper een uur voor anker, toen het aangevallen werd door een Duitse jachtbommenwerper. De bom miste gelukkig het schip op enkele meters na. De blutsen welke de bomscherven op het waterdichte schot had nagelaten werden later door de bemanningsleden met een cirkel omschilderd, waaronder dan ook de datum geplaatst werd.

VIII. Operatie "Avalanche".

Met de landing bij Reggio begon de bittere en lange achtervolging op de Duitsers in Italië. Een dag na de landing bij Viba Valentia kwam de volgende lang uitgebreide landing van de geallieerden, deze was op 130 mijlen van Salerno, langs de westkust van Italië, juist ten zuiden van Napels, die operatie werd "Avalanche" genoemd.

Konvooien van landingsschepen waren van uit Tripoli vertrokken, op dezelfde dag, waarop het achtste leger de Messina-sstraat doorkruistte op weg naar Reggio. Het plan werd opgevat om de tropen te landen bij Salerno om daarna zuidwaarts op te rukken en alzo de verbinding te kunnen verwezenlijken met het achtste leger, welke dan verder moest oprukken naar de teen van Italië.

De "Prince Leopold" was vanuit Palermo vertrokken met aan boord dezelfde eenheden U.S. Rangers als bij de landing op Sicilië. Tesamen met haar waren de "Prins Albert" en de "Prince Charles". Terwijl de schepen op weg waren naar hun landingsplaatsen, kwam het bericht van de Italiaanse overgave. Wat dan ook niet beduidde dat de oorlog beëindigd was. De operatie moest desondanks toch doorgevoerd worden want de Duitsers vochten nog immer door. De werkelijkheid was wel al te waar, want na het binnenlopen van het bericht over de overgave, werd het konvooi aangevallen door Duitse torpedobommenwerpers. Zij kwamen van op de hoogte tussendoor twee konvooien heen, aangevlogen. Onmogelijk konden ze beschoten worden uit vrees dat er schepen zouden kunnen geraakt worden die zich aan de tegenovergestelde zijde bevonden.

De "Leopold" 's speciale opdracht voerde haar westwaarts naar Salerno om haar U.S. Rangers aan land te brengen bij Amalfi. Dit is een klein nietig vissersdorpje welke gelegen is op de zuidflank van een vóórgebergte dat zich uitstrekt tot aan het eiland Capri. De U.S. Rangers dienden zoveel mogelijk grondgebied te veroveren om de mogelijkheid te scheppen de weg naar Napels te openen.

.../...

De landing werd er uitgevoerd bij een geringe tegenstand en de landingsboten van de "Leopold" kwamen allen gaaf terug en werden zonder hinder terug aan boord geheven. Het schip bleef dan nog de overblijvende uren van de nacht rondvaren, om zich dan uiteindelijk aan te sluiten bij het konvooi. Er werd dan tesamen met de andere schepen opgestoomd, zuidwaarts richting Messina-straat, terwijl de strijd op de stranden van Salerno nog steeds in volle hevigheid doorwoedde.

Al de schepen en landingsboten verspreidden zich na de doortocht van de Messina-straat - de LCF's en LCG's vaarden naar Sicilië terug. Intussen werd het operatiegebied van de "Leopold" tot aan de Italiaanse Oost-kust verlengd, waar ze paratroepen diende te verschepen naar Tarante voor de eerste landingsoperaties aldaar. De dag voordien was er daar een van de troepen transportschepen te zinken gebracht, terwijl de "Leopold" er de haven binnenliep dreven daar nog talrijke lijken in het rond.

De "Prince Leopold" nam voor zijn terugreis nog 47 Duitse krijgsgevangenen aan boord, om deze naar Augusta over te brengen. Alle boordofficiëren werden gedurende deze reis extra met revolvers bewapend, want het gevaar bestond dat de krijgsgevangenen het schip zouden kunnen overmeesteren. Deze Duitsers hadden namelijk deel uitgemaakt van het speciale korps van kolonel "Skorzeny" die destijds nog Mussolini hadden bevrijd. Gelukkig werd door hen geen enkele poging ondernomen om het schip te kapen.

De "Leopold" vervolgde later, met de andere landingsschepen, haar terugreis in een konvooi waarvan de algemene tonnemaat een half miljoen BR.Ton overtrof. Vanaf Gibraltar vertrok ze met haar twee zusterschepen de "Prins Albert" en de "Prince Charles", tesamen met een olietanker terug naar Falmouth, waar ze dan in afwachting van de komende oefeningen bij de voorbereiding op de landing van Normandië, een grondige ligbeurt verkreeg.

IX. Operatie "Neptunus."

De basisplannen voor de invasie op Normandië waren duidelijk. Het Amerikaanse leger moest de stranden van "Omaha" en "Uthah" aanvallen, de Engelsen namen "Sword", "Juno" en "Gold" voor zich.

Het was een verschrikkelijke start geweest voor de US Rangers op het strand van "Omaha" waar ze door de "Prince Leopold" aan land gebracht werden.

.../...

Zij hadden tot taak, het uitschakelen van het kustverdedigingsgeschut, welke in de steile rotsen op de achtergrond van het strand verborgen zat. Op D-dag zelf werden ze daar tijdens het aanbreken van de dageraad aan wal gezet, de troepen hadden nu juist de pech om in een gebied te belanden waar er volop anti-invasie oefeningen plaatsgrepen, welke uitgevoerd werden door het 352ste Wehrmachts Feld Regiment". Over deze oefeningen werd er geen enkel gewag gemaakt zelfs ook niet door de eerste geallieerde aanvalsgolf van para's die daar 's nachts gedropt werden, zodat er de US Ranger daardoor op hevige weerstand stootten.

De allereerste filmopnamen over de invasie werden opgenomen vanaf de landingsboten welke door de "Prins Albert" op het strand "Sword" gebracht werden. Wat de films echter nooit hebben kunnen vertonen, waren de zovele ontelbare persoonlijke drama's die zich daar op de stranden hadden afgespeeld.

Kort na het uur H. werden de Franse Commandoeenheden Nr. 4 aan land gezet door de "Princesse Astrid". De opdracht van deze eenheden was het veroveren van het plaatsje "Quisterham" om er de aldaar bevindende Duitse batterijen te vernietigen, welke er het gebied rond de landingsplaats onder vuur hadden.

Een van de landingsschepen welke gedurende zeven week lang geregeld met troepen heen en terug vaarde naar de landingsstranden van het invasie-gebied was de "Prince Leopold". Het schip had er nu reeds vier lange aktieve oorlogsjaren opzitten, vanaf de tijd van de vroegere kanaal-raids, doorheen de Middelandse zee-operaties tot aan de uiteindelijke bestroming van Hitler's versterkte bastion "Europa".

Op de avond van 28 juli 1944 had het met troepen volbeladen schip Southhampton verlaten. Luitenant "Kenneth Sewell" RNVR-bootsofficier. Om 6.30 a.m. werden we getorpedeerd. Op dit ogenblik lag ik in mijn kooi te slapen, het was een verschrikkelijke knal. Mijn hut deelde ik met een jonge legerofficier, die ik in een minimum van tijd hielp bij het aantrekken van zijn reddingsgordel. Daarna spoedde ik mij naar het achterdek om er te zien wat ik daar doen kon. Het achterdek waar de kwartieren van de bemanningsleden gevestigd waren was gans vernield en stond er letterlijk in de lucht opgetild. De torpedo van de U. boot had ons precies op het achterschip geraakt.

Het was een warme zwoelige nacht geweest en het merendeel van de soldaten hadden op het achterdek de nacht doorgebracht. Allen werden daar gedood alsmede de stokers welke vrij van wacht waren en daar in hun kooien lagen te rusten.

.../...

Het schip kwam terug recht te liggen, nadat het slagzij had gemaakt en het machinepersoneel begon aan het stutten en schoren van de waterdichte schotten. Wat later kwam er een destroyer langs zij om, de troepen die zich nog aan boord bevonden, over te nemen. Na het vertrek van de troepen, werden de landingsboten die nog in hun david's hingen uitgezet, de twee welke in de achterste davids hingen waren totaal door de explosie vernield.

Bij het uitzetten van de boten stond ik een weinig achterop toe te zien, toen de kapitein me naar de brug riep om hem bij te staan tijdens het uitdelen van de bevelen. Hoe dan ook, het schip bleef nog steeds drijvend en een sleepboot nam ons op sleeptouw, zodat er nu nog hoop bestond dat we het nog zouden kunnen halen tot aan het eiland Wight dat we reeds aan de horizon konden waarnemen. Helaas bij het begin van de namiddag liet de "Leopold" het afweten, de kapitein stuurde me dan naar beneden om de manschappen te bevelen het stutten en schoren te staken en zich dan zo spoedig mogelijk naar het bootdek te begeven.

De zaken volgen zich nu zo snel mogelijk na elkaar op, de kapitein liet nu iedereen die zich nog op de brug bevond verwijderen. Uitgezonderd hemzelf en ik (daarin stak nu niets heldhaftigs, hij had mij heel eenvoudig over het hoofd gezien en me vergeten). Het schip maakte geweldige slagzij, voer bakboord en het bevel om het schip te verlaten werd gegeven. Dan speelde ik het klaar om een beverige groep te brengen, om daarna met een rillende stem toestemming te vragen om de brug te mogen verlaten. Vliegensvlug na de toestemming snelde ik dan naar mijn hut toe, om er nog mijn geld te gaan halen en in een minimum van tijd stond ik daarna reeds terug bij de reling op het bovendek mijn schoenen uit te doen. Naast mij stond onze bootsman net hetzelfde te doen terwijl hij me zei: "dit is nu reeds de vijfde schipbreuk die ik meemaak". Daarna sprong ik over de reling en liet me dan langs een vanglijn naar beneden glijden welke ik op een paar meters vanaf het water lostte om dan met een plons in het water van het Brits-kanaal te belanden. De eerste shock was de werkelijkheid van de grote der golven, de tweede shock, hoe je plots maar een drijvend hoofd geworden was, zo veraf van de bewoonde wereld en tenslotte de derde shock, hoe niet tegenstaande een reddingsgordel U drijvende houdt, het toch erg hinderlijk lijkt om er mede te zwemmen. Daar was een stuk drijfhout waar ik me kon aanklampen en alzo wat op adem kon komen, na enkele ogenblikken kreeg ik nu gezelschap van een andere drenkeling.

De "Prince Leopold" helde nu vervaarlijk over ons heen, doch gelukkig kwam er een van onze twee overgeblevene landingsboten naar ons toegevaren. Ik greep een van de vanglijnen beet en riep dan de mannen toe om door te varen. Medegesleurd te worden doorheen het water, terwijl je gans aangekleed bent is ook nog niet alles,

.../...

ik was dan ook bijna aan mijn laatste adem toe, als de boot stopte en ik binnenboord gehaald werd, waar ik dan ook ineens stortte. Als ik een tijdje nadien terug te been was, zag ik nog de allerlaatste tekens van de "Prince Leopold", haar radar scanner zonk nog juist onder de golven weg, het was een droevig aanblik. Een fregat kwam spoedig langs zij om ons aan boord te nemen, al wat ik nog kon doen was daar stil en wezenloos voor me uit zitten staren, dit was een bijzondere reactie van het gebeuren. De "Prince Leopold" was een prachtschip en altijd was ik heel trots geweest van op haar gediend te hebben."

X. De terugkeer naar het vaderland.

8 mei 1945 betekende het einde van de oorlog met de onvoorwaardelijke overgave van Duitsland. Alle Belgische pakketboten vertoefden nog in Engeland, op een uitzondering na, de "Prins Albert" welke zich in het verre Oosten bevond. Bij de kapitulatie van Japan op 2 september 1945 lag het schip gemeerd in de haven van Singapore.

Het eerste schip welke opnieuw zijn dienst hernam in 1946 was de "London-Istanbul". Na haar op 15 maart 1946 was het de beurt aan de "Princesse Josephine-Charlotte". De "Princesse Marie-José" werd overgedragen aan de Belgische Zeemacht, waar ze als vlottende kazerne dienst deed.

Op 24 juli 1946 kwam de "Prince Baudouin" terug de vloot versterken. Het zusterschip van de "Prince Leopold" en de "Prince Charles", met wie ze zoveel tijdens de oorlogsjaren had medegemaakt, de "Princesse Astrid", liep op 21 juli 1949 op een mijn. Het gebeurde ter hoogte van Duinkerke, men kon het schip nog op een zandbank vaststeken, waar het zonk. Gedurende enige tijd kon men nog bij ebbe tijdens het voorbijvaren, de brug en de beide schouwen van het schip boven water zien uitkomen op een zandbank in het pas van Zuydcote.

In het jaar 1960 kwam er dan ook het roemloos einde aan de dertig jaren lange loopbaan van de "Prince Charles", ze werd dan voor schroot verkocht.
